

6874
III



6874

III

Uprawiono w r. 1937.

Handwritten title: *Handwritten title*

Handwritten subtitle: *Handwritten subtitle*

Handwritten text: *Handwritten text*

Handwritten paragraph 1: *Handwritten paragraph 1*

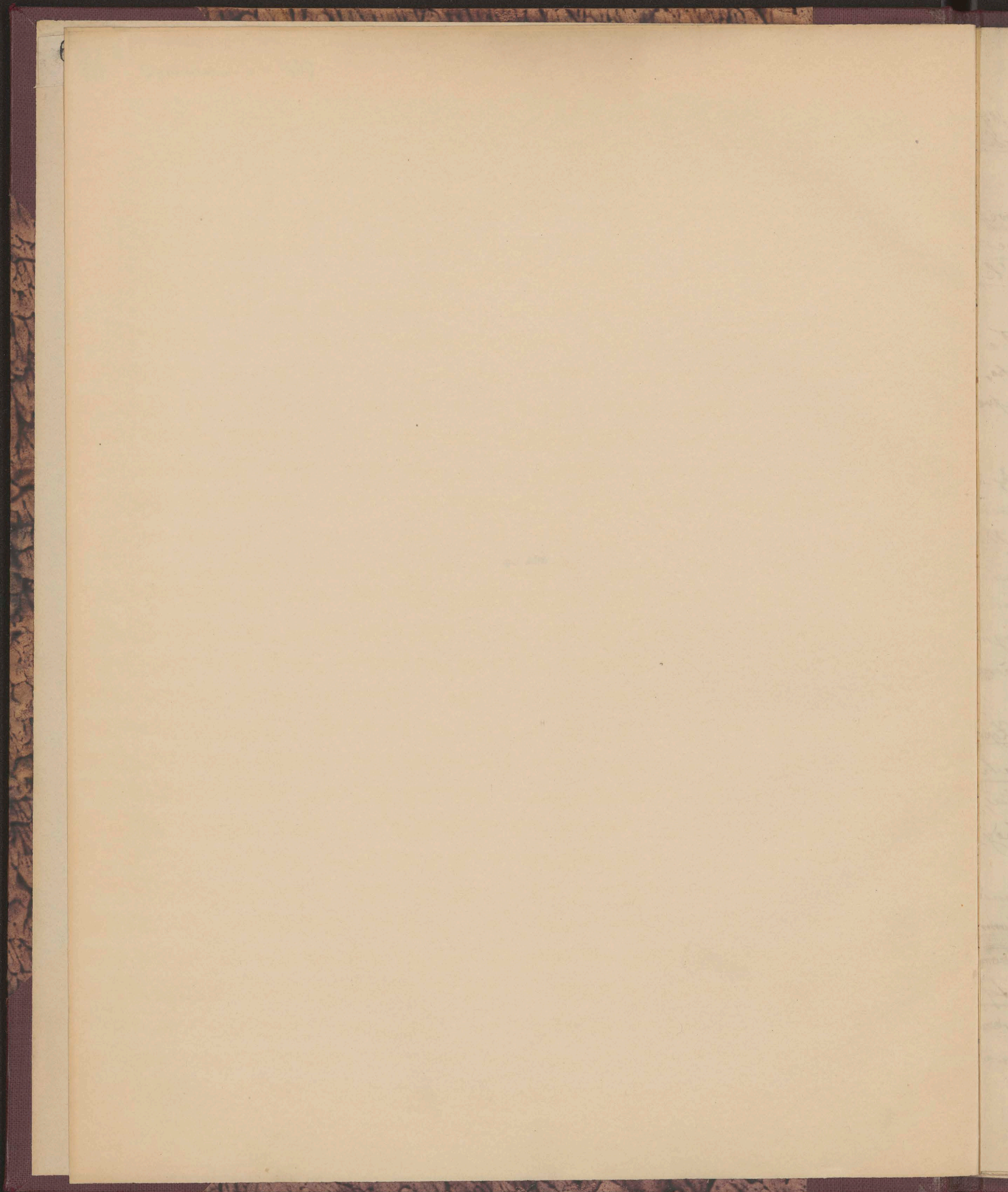
Bibl. Jag.

Handwritten paragraph 2: *Handwritten paragraph 2*

Handwritten paragraph 3: *Handwritten paragraph 3*

Handwritten paragraph 4: *Handwritten paragraph 4*

Handwritten paragraph 5: *Handwritten paragraph 5*



Jan. 1 5

Święta Dyrekcja Biblioteki
Uniwersytetu Jagiellońskiego
w Krakowie.

Do niniejszego, w oryginalnym odzisku zatytułowane studyum zatytułowane: „Ein Wort über die Organisation des executiven Eisenbahndienstes, mit besonderer Rücksicht auf dessen militärischen Zwecke in Galizien und Bukowina,“ napisanem w r. 1890, a więc przed 25^u laty, pod wrażeniem podziwiasz odbytego sensacyjnego procesu w Wadowicach, spowodowanego szeregiem razowych wypadków szpiegostwa wojskowego, zorganizowanego, i szeroko rozgłoszonego w całej Monarchii Austro-Węgierskiej, przez rząd „zaprzyjazznionego“ sąsiedniego mocarstwa: „Cesarstwa rosyjskiego.“

Także inżynier w służbie c.k. Kolei państwowych, zajmowałem od roku 1883; w oddziale budowy i konserwacji Krakowskiej c.k. Dyrekcji Kolejowej, stanowisko referenta dla budowy podtorowych (Unterbau), — oraz przydzielono mi sprawy budowy techniczno-wojskowych na szlakach Kolei, w obrębie tej Dyrekcji.

Następstwem tych funkcji, była ciągła styczność z oficerami c. i k. sztabu generalnego i inżynierji wojskowej, a powstałe z tą stycznością, przeobraziły się niekiedy nawet w bliższą znajomość, gdyż spotykaniem pomiędzy nimi, wielu o wysokim wykształceniu, a nawet z taką znajomością historii polskiej, że mogłaby ona posłużyć za wzór, niejednemu z krytycznie manifestujących się patriotów naszych.

To też stosunki te przychyliły się do napisania mojego: „Ein Wort etc.“

Jest w liście moim z 20 maja 1890 r., wystosowanym do ówczesnego prezydenta Kolei państwowych Excl. bar. Credika (powtórzonym na końcu powyższego studyum, wraz z odrośnią odpowiedzią), którym upraszałem o pozwolenie publikowania mej pracy, znajduje się wstępek: „so hat der Wadowicer Process nachgewiesen, dass bei manchen „dieser Bahnbediensteten, u. zw. sowohl Beamten als Diener, der richtige Begriff „einer pflichttreuen Dienstaussübung nicht besteht,“ to sądxę, że ta właśnie okło „

bierność była powodem, że odpowiedź z 4 czerwca 1890 r. na list mój z 20 maja 1890 r. nie przyniosła pozwolenia publikacji, a nie jak tam napisano: „metaphisch „politische Erörterungen.”

Ponieważ do deprawacji jednostek, mogły przyczynić się stosunki służbowe, więc starałem się przedstawić w sposób obiektywny, — jak to dowodzą odnośne wstępy mojego tego studium: ciężka praca i odpowiedzialność Kolejarzy w ogóle, oraz konieczność poprawy tak stosunków służbowych, jak i materialnego ich bytu.

Otoli pierwszym najwyższym przełożonym tych Kolejarzy, który zgłębił i zrozumiał to położenie, a wnioskujący w nie, podwaliny polepszenia ps. tożyt, był Excel. Dr Leon Bilinski poddywan, gdy zajmował stanowisko prezydenta Kolei państwowych.

Zanim jednak to studium moje, stosownie do przepisów służbowych, — przeostoiłem był Excel. bar. Credikowi, to gdy zawsze uszanowaniem Delegację naszą do Rady państwa, — koto polskie, jako Najwyższą naszą Reprezentację Narodową, wręczyłem manuskrypt, towarzyszeowi Broni z r. 1863/4, Sp. Józefowi Popowskiemu, poddywanas postowi do Rady państwa, z prośbą o przeczytanie, i zakomunikowanie niektórym osobom mi znanym wybitnym postom naszym, a to dla wybadania ich opinii, czy rzecz ta pryncypnie napisana, uważana być może, jako zgodna z ogólnym kierunkiem polityki koto polskiego.

Sp. Popowski, gdy zwracał mi manuskrypt, wyraził ową opinię słowami: „Zgodna, „a gdy Kolejarze dowiedzą się, jak gorąco bronisz ich sprawy, na ręka ich „nosić cię będą.” I wówczas to dopiero zwróciłem się do Excel. bar. Credika, a gdy pozwolenia publikacji odmówił, manuskrypt poszedł do szuflady, i ujrzał światło dzienne dopiero w r. 1908, — o czym poniżej.

W lat 6 po powyższym epizodzie, bo w r. 1905^{tem}, na własne żądanie, po przejściu ciężkiego zapalenia płuc, przeszedłem na emeryturę, a to pomimo taskawych słów ówczesnego prezydenta Kolei państwowych Excel. Dra Leona Bilinskiego: „ażebym ze względu na oczekującą mnie przyszłość, służby tej „nie opuszczał;” — a było to w owej chwili, gdy obejmował po raz pierwszy także austriackiego Ministra skarbu. Upartem się jednak, a to z powodu

2

zwrócenia się do przemysłu naftowego. Tymczasem po dwóch latach, przysłała
owa nieszczęśliwa w tym przemyśle katastrofa, spowodowana z jednej strony prze-
cenianiem sił własnych, lecz w istocie spowodowana tą wolą z powodów part.
tyjno-politycznych, przez niezrozumienie doniosłości tego przemysłu dla kraju,
przecie właśnie dygnityści, które mają po temu możność i władzę, powinni byli
ratować go, dla utrzymania w rękach narodowych polskich. To też przedtem
ofiara z wielu innymi, z powodu wyczerpania kapitału obrotowego, przez
równoczesnem zastanowieniem kredytu.

Gdy wymierzona mi pensja emerytalna, wyniosła zaledwie połowę mych
ówczesnych poborów służbowych, ciężko, bo tylko dorywczo, dorabiałem ubytek
stałego dochodu, potrzebny dla utrzymania się wraz z rodziną. Dopiero
w r. 1907, dzięki najżyczliwшему poparciu Excl. Dⁿⁱ W. Kłoda Korytowskiego,
podówczas austriackiego Ministra skarbu, znalazłem ponownie, lecz niestety
zażęcie w służbie Kolei państwowych. Korzystając więc z obchodu jubileuszu
60^{tych} letnich rządów, Najmilszemu nam panującemu Cesarzowi i Królowi Francisz-
ka Józefa, wniosłem w grudniu 1908 r., wprost do Cesarskiej Nadwornej
Kancelarii, prośbę o podwyższenie tej emerytury, a to z uwagi, że przed
wstąpieniem w r. 1883 do służby w Kolejach państwowych, pracowałem
w tym zawodzie, od listopada 1861 r., (z przerwą lat 1863-4), więc latami
około 36 lat. W przebiegu owych lat pracy, w czasie wojny turecko-rosyjskiej
w r. 1877-78, gdy podówczas w urzędującej w Jassach dyrekcji ruchu dla ru-
munijskich szlaków, należących do austriackiego towarzystwa Kolei Lwowsko-
Czerńowiecko-Jaselskiej, zajmowałem stanowisko szefa oddziału budowy i konser-
wacji Kolei, oddałem nawet rządowi naszego państwa usługi, jakich w drodze
poufnej, żądał był odemnie, ówczesny generalny inspektor tej Kolei, Radca Dworu
Klaudjusz Alexander Klauzy, który urzędował stale we Wiedniu, w generalnej
dyrekcji wspomnianego towarzystwa ukraińskiego. Opis działalności mej ówczesnej
działalności, wydany był drukiem w r. 1812, w ośrodku pod tytułem: „Epizody z woj-
ny rosyjsko-tureckiej w r. 1877-78. Car Alexander II w Jassach.”

Do powyższej wspomnianego podania, wniesionego do Cesarskiej Nadwornej Kanc,

lary, obok szeregu (34) załączników, jako dowodów odbytych studiów tech-
nicznych i pracy zawodowej, dotychczas też był mój oryginalny manu-
skrypt: „Ein Wort etc” z r. 1890 (tutaj w opisie załączony), poprzez drzwiczki go-
stowem wstępnym z października 1908 r. – Allegatów oryginalny, zaopatrzony
wyciśniętym stampigla N^o 5657/09 (z dopiskiem słownikowym z Dalka), przeszedł
z Ces. Nadw. Kancelaryi, do Ministerstwa Kolejowego, z kąd, po wysłaniu na
kardym jego arkuszu stampigla: „Kk. Eisenbahn-Ministerium”, przesłano
go pod l. Ministerstwa Kolei 9813/ z 23/1907 do Dyrekcji Kolei w Krakowie,
dla powiadomienia mnie o rezolucji, i zwrotu załączników.

Oto przebieg okoliczności, w jakich powstało, i które przebyło, napisane prze-
zemnie studium: „Ein Wort etc”, zakończone jeszcze w r. 1890 zapakowaniem,
„że gdy Rosya osiągnie w swych usiłowaniach zaborczych w Azji lub w
„Europie, (Indye-wschodnie lub Balkan), rezultat dodatni dla niej, a nawet
„ujemny, – die Reiche an Mittel-Europa kommen muss.”

W stowie wstępnym z r. 1908 podniósłem, że jeszcze w r. 1890, w owym studium,
jako następstwo antagonizmu pomiędzy Rosją a Anglią: „wurde ein Zusam-
„menstoss in Asien, zwischen England und Russland vermuthet, welcher je-
„doch, wie heute bereits bekannt ist, zufolge der äusserst schlaunen Poli-
„tik Englands, im Japanisch-Russischen Kriege sich entladete, dessen
„Resultat nunmehr, eine gewaltige Aenderung in der allgemeinen Welt-
„politik mit sich gebracht hat.”

Czy wystarczy to, o czym podówczas myślałem i pisałem, nie ma pewnej
analogii z wypadkami, jakie się obecnie rozgrywają?

Ażby więc pozostał ślad, że jeszcze przed 25 laty, drzwiczym trafem,
wyczuwałem to, na co obecnie z nadzieją, – ale zarazem i z pewną treścią,
o dalsze losy naszej nieszczęśliwej Ojczyzny: „Meinem Polke”, przeżywamy,
porwałam sobie oryginalny odpis tego mojego rękopisu, wraz z odbitką
z r. 1912: „Car Alexander II Jassuk” – złoży w Bibliotece Uniwersytetu
Jagiellońskiego.

Kraków dnia 5^{te} sierpnia 1915 r.

Józef Włodzimierz Jastrzębiec W. Towali
donation 4.

Przyjęt do swy pismen

Original-Abschrift

N.B. Das Original-Exemplar dieser Abschrift, trägt auf der letzten Rückseite des ersten, zugleich Titel-Bogens, den Stempiglien-Abdruck: 5657/99 (nebst der Bleistift-Bemerkung: zu Exellr.), - und ist auch ein jeder der 9 Bögen, mit einer Stempelmarke per 30 Heller, und den Stempiglien-Abdrucke des Kk. Eisenbahn-Ministeriums, versehen.

Ein Wort

über den executiven Eisenbahn-Dienst
mit besonderer Rücksicht auf dessen militärischen
Zwecke in Galizien und Bukowina.

Von

Wladimir Ritter von Witowski
Ober-Ingenieur der Kk. österr. Staatsbahnen.

1848
1849
1850
1851
1852
1853
1854
1855
1856
1857
1858
1859
1860
1861
1862
1863
1864
1865
1866
1867
1868
1869
1870
1871
1872
1873
1874
1875
1876
1877
1878
1879
1880
1881
1882
1883
1884
1885
1886
1887
1888
1889
1890
1891
1892
1893
1894
1895
1896
1897
1898
1899
1900

Original Receipt
for the sum of
Twenty Dollars
paid to the
Library of the
University of
California

by the
Honorable
George W. Brown
President of the
University of
California

on the
Twenty-fifth
day of
January
A.D. 1891

Witness my
hand and
seal this
Twenty-fifth
day of
January
A.D. 1891

VII

Im Mai 1890 - also vor länger als 18 Jahren, wurde von mir das nachstehende Wort, betitelt: „Ein Wort über den executiven Eisenbahn-„ dienst mit besonderer Rücksicht auf dessen militärische Zwecke in „Galizien und Bukowina“, verfasst.

Der Anlass hierzu ^{a)} ergab sich mit Rücksicht auf die damalige po- litische Lage in Europa, aus dem Resultate des Wadowicer Gerichtsprocesses, welcher nachgewiesen hat, dass bei manchen Bahnbediensteten in Galizien, und zwar sowohl Beamten als Diener, der richtige Begriff einer pflichttreuen Dienstesausübung nicht bestanden ist, so wie ferner der noch wichtigere, und mit dem erwähnten im Zusammenhange stehende wei- sere Umstand, dass die sozialen Strömungen, namentlich noch im Keime, bei den Bahn- Arbeitern und Bahnbediensteten, sichtbar wurden.

Ich erachtete es als meine Pflicht, die damals bei mir erwachsenen Anschauungen schriftlich zu niederlegen, und nebstbei den allgemeinen Umriss jener durchzuführenden Organisation des executiven Bahndienstes zu skizziren, welche ich als das einfachste Mittel erachtet habe, damit für die Dien- stesausübung auf den k. k. Staatsbahnen im Allgemeinen, und besonders im Kriegsfall, eine volle Sicherheit erzielt werde, wobei jedoch auf die Besserung der materiellen Lage des Bahnpersonales, bei Abkürzung der 35 jährigen Dienstzeit, ein besonderes Gewicht gelegt wurde.

Die von mir beabsichtigte Publicirung meines „Wortes“, konnte jedoch zufolge der untersagten Bewilligung S^m Excellenz Freiherrn von Credit nicht stattfinden ^{b)}, und da im Jahre 1896, über eigenes Ansuchen ich in den Ruhestand übertraten bin, so wurde dieses mein „Wort“, als Andenken an bessere Zeiten aufbewahrt.

^{a)} Schreiben vom 20^{ten} Mai 1890 an S^m Excellenz Alois Freiherrn von Credit (siehe am Schluss des „Wortes“)
^{b)} Antwortschreiben S^m Excellenz Freiherrn von Credit vom 4^{ten} Juni 1890 (siehe am Schluss des „Wortes“)

Inzwischen sind gewaltige Änderungen in jeder Richtung eingetreten, und meine neuerlichen Erfahrungen, — ich verbleibe nämlich seit März 1907 in provisorischer Verwendung bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Krakau, haben mich bewogen, mein vorerwähntes „Wort“, und zwar in dessen bestandenen Fassung, abermals an das Tageslicht zu bringen.

Wie nun darin von Tiedeman zwischen den Zeilen zu lesen ist, wurde ein Zusammenschluss in Asien zwischen Russland und England vermutet, welcher jedoch, wie heute bereits bekannt ist, zufolge der äußerst schlaue Politik Englands, in dem Japanesisch-Russischen Kriege sich entladete, dessen Resultat, nimmere eine gewaltige Änderung in der allgemeinen Welt-Politik mit sich gebracht hat.

Eine getreue Nachweisung der Richtigkeit der von mir daumal aufgestellten Ansichten in Betreff der zukünftigen sozialen Bewegungen bei den Bahnbediensteten, erfolgte durch den Streik im Jahre 1905 auf den k. k. ungar. Staatsbahnen, welcher dieser Regierung einen Schaden von ungefähr 120 Millionen Kronen herbeiführte.

Die in den letzten Tagen entstandenen Unregelmäßigkeiten in der Dienstleistung auf den Linien der k. k. Nordbahn, u. zw. hauptsächlich beim Beamtenpersonal, so wie die in den jüngst verflossenen paar Jahren, zufolge der sozialistischen und sonstigen Einflüsse, nicht bloß bei den Bahnarbeitern und dem unteren Bahnpersonal, sondern sogar in den höheren Beamten-Kreisen aufgetretenen Kundgebungen, haben einen derartigen Grad erreicht, dass, falls nicht ein entschlossener Zug behufs Reorganisation des derzeitigen exekutiven Bahndienstes vorgenommen wird, binnen kurzer Zeit, diese Zustände geradezu die traurigsten Folgen mit sich bringen dürften, da der Umsturz einer momentan arrungenen Stille, sehr leicht erfolgen kann.

Angesichts des allgemeinen „bewaffneten Friedens“, und des bereits erstaunenden Fortschrittes in der „Eroberung der Luft“, wird vielleicht

schon binnen kurzer Zeit, Niemand mehr sich auszukönnen ver-
mögen, wie und von welcher Seite, er feindlich angegriffen wird.
Ein wahres Glück ist, dass wir für immerhin mehr auf dem fe-
sten Boden, als in der Luft uns bewegen werden, - und werden immer
in Kriegsfall, die Bahnen einen der wichtigsten Faktoren bilden. Es
muss jedoch um so mehr auf die dort bestehenden Zustände ein
besonderes Augenmerk gerichtet werden, und ist entschieden vorzu-
beugen, damit den derzeit bestehenden vorerwähnten Einflüssen,
ein für alle male, Einhalt gethan werde!

Hierbei wirft sich von selbst die Frage auf: warum, wenn
das executive Personale des finanziellen Dienstes, einer militäri-
sche Organisation besitzt, welche sich vorzüglich bewährt, - dies bei
den k.k. Staatsbahnen auch nicht stattfinden könnte, wo hierfür
noch wichtigere, und mehr Momente sprechen, - welche ich in mei-
nem nachstehenden "Worte" vom Jahre 1890 hervorgehoben habe.

Krakau im Oktober 1908

Wladimir Ritter von Witowski
Ober-Ingenieur der k.k. österr. Staatsbahnen i. R.

Zu der bedeutenden, in den letzten Zeiten mit einem beschleunigten Tempo fortschreitenden Entwicklung der socialen Strömungen in Europa, und zu der bestehenden Gestaltung der handels- und der sonstigen politischen Verhältnisse der einzelnen Staaten, haben ohne Zweifel die vor beiläufig einem halben Jahrhundert¹⁾, entstandenen, und successive sich erweiternden Eisenbahnen, am meisten beigetragen.

Die Erleichterung, mit welcher eine schnelle persönliche Communication, bei Benützung dieses Verkehrsmittels, und demzufolge auch der gegenseitige Gedankenwechsel stattfinden können, musste ja doch einen Aufschwung der socialen Frage mit sich bringen, so wie die Möglichkeit der Massen-Transporte, auf die allgemeinen handels- und national-ökonomischen, und auch auf die militärischen

¹⁾ Der erste mit Personen besetzte Eisenbahnzug mit Lokomotivbetrieb, verkehrte am 27 September 1825 auf der Stockton-Darlington Bahn (Süd-Wales) mit einer Geschwindigkeit von 6 englischen Meilen in der Stunde.

Verhältnisse, einen derartigen Einfluss ausüben, dass die Verschiedenheit der Interessen der einzelnen europäischen Staaten, mit jedem Tage in einer mehr entschiedenen Weise sich verzeichnet.

Wiewohl einerseits keine Macht im Stande ist, jenen natürlichen, civilisatorischen Fortschritt zu hemmen, welchen die Eisenbahnen unbestreitbar mit sich bringen, so ist dennoch Sache der klugen Vorsehung, anzustreben, dass die Eingangs erwähnten sozialen Strömungen gesetzlich sich nicht entwickeln, — und sind es wieder die Eisenbahnen, welche durch Hilfeleistung für militärische Zwecke berufen sind, zur Aufrechterhaltung des Gleichgewichtes, mitzuwirken.

Dies haben sowohl die Arbeiterbewegungen der jüngsten Tage, als auch die zwei letzten grossen Kriege, u. z. der Deutsch-französische im Jahre 1870/71, und der russisch-türkische im Jahre 1877/78 nachgewiesen, weshalb auch in der neuesten Zeit, die Eisenbahn-Netze im ganzen Europa, wesentlich vergrössert wurden.

Die Initiative für eine gesetzmässige Lösung der sozialen Frage, wurde vom deutschen Kaiser Wilhelm II, mit dessen bekannten Erlassen, bereits ergriffen. Als ein weiterer Schritt in dieser Richtung, ist die Berliner

3.
Arbeiterschutz-Conferenz zu verzeichnen, an welcher mit Ausnahme Russlands, alle Staaten des civilisirten Europa sich betheiligt haben; und niervohl diese Konferenz nicht zur Aufgabe hatte, die Arbeiter-Frage vollständig zu lösen, so werden dennoch deren Beratungen und Beschlüsse, nicht ohne Nutzen bringende Folgen verbleiben.

Als Ursache, dass Russland von der Konferenz ferne gelieben ist, wird angegeben, dass dessen Reichthum nicht die Industrie, sondern der Ackerbau bringt, weshalb die Arbeiterfrage dort überhaupt nicht bestehen soll.

Diess ist jedoch blos in so weit richtig, als der Ackerbau in den südlichen und den süd-westlichen Provinzen Russlands das Hauptreichthum bildet. In diesem Nachbarstaate hat aber auch die Industrie eine derart hohe Stufe der Entwicklung bereits erreicht, dass dort das Bestreben besteht, den Hausbedarf mit den eigenen industriellen Erzeugnissen zu decken.

Wenn jedoch trotzdem angenommen wird, dass die Arbeiterfrage in Russland factisch nicht besteht ²⁾, so muss dennoch hervor,

²⁾ Den neuesten Mittheilungen der „Ruskija Wiedomosti“ nach, wurde in Russland ein „Ukaz“ (Verordnung) betreffend Verwendung der Kinder u. Frauen bei den Fabriks-Arbeiten im April 1890 erlassen, was ja doch auf den Bestand der Arbeiterfrage auch in Russland, - trotz der anderseitigen diess. bürgerlichen Vereinigungen, hinweisen dürfte.

gehoben werden, dass die sozialen Strömungen in den äussersten Formen, — als sogenannte Nihilisten, — dort auftreten; und wie diess allgemein bekannt ist, stammen auch die, diesen Strömungen gehörenden Adepten, blos in seltenen Fällen von dem mit dem Ackerbaue sich beschäftigenden Landvolke, her.

Sowohl die eigenthümlichen sozialen Zustände, als auch die in der jüngst erschienenen militär-politischen, wissenschaftlich gediegenen Studie eines Reichs-raths abgeordneten, betitelt: „Antagonismus der englischen und russischen Interessen in Asien“, in einer erschöpfenden Weise nachgewiesenen aggressiven Bestrebungen Russlands, bringen mit sich, dass dieses Czarenthum mit dem übrigen Europa nichts Gemeinsames haben will, und seine besonderen Ziele systematisch verfolgt. Hier wird blos noch hervorgehoben, dass laut den zu Tage tretenden Ansichten der russischen Chauvinisten, — und zu solchen gehört fast ohne Ausnahme die Intelligenz Russlands, — die Eroberung Ostasiens durch Russland, sogar eine Frage der nicht laugen Zeit ist, und sodann soll an das laue Europa die Reihe kommen. Die officiellen, für das Ausland bestimmten Kundgebungen in Russland versuchen zwar,

eine den mit Hinblick auf die besprochenen Bestrebungen vorgenommenen Vorkehrungen entgegengesetzte, denn friedliche Deutung nachzuweisen, so wie auch die erwähnten, von Zeit zu Zeit auftauchenden chauvinistischen Äußerungen, zu bestreiten, jedoch wird diess Alles durch die ununterbrochen, und zwar sowohl in Asien als auch in Europa, in systematischen Durchführung begriffenen militärischen Vorbereitungen dieses ausgedehnten Reiches, in Abrede gestellt.

Wenn somit einerseits die im ganzen Europa bestehende sociale Frage, andererseits die besprochenen Aspirationen Rußlands beachtet werden, so kommt unwillkürlich die von Napoleon I ausgesprochene Ansicht in Erinnerung, dass nämlich: „dans cinquante ans, l'Europe sera républicaine ou cosaque.“

Diesen Eventualitäten vorzubeugen, ist Aufgabe der mitteleuropäischen Allianz, demnach auch Österreich-Ungarns, — nothwendigen Falles mit den Waffen in der Hand; — und nachdem, wie bereits hervorgehoben wurde, in diesem letzten Falle die Eisenbahnen zur Hilfeleistung berufen sind, so soll der executive Eisenbahndienst derart organisiert sein, dass diese für militärische Zwecke nothwendige Hilfeleistung, dem

Staats mit voller Sicherheit geboten werden kann.

Vor Allem wird verzeichnet, dass eine derartige Sicherheit bloß durch die Verstaatlichung sämtlicher Bahnen erreicht werden kann, welche Art der Verwaltung der Bahnen, auch als die für sonstige Zwecke entsprechende, bereits fast allgemein anerkannt wurde.

Es lassen sich zwar einzelne Stimmen hören: dass eine solche Verstaatlichung zu bekämpfen wäre, weil der Staat gegebenen Falles, eine zu mächtige Autorität in der Hand haben würde; — diese Ansicht lässt jedoch auf die erwähnten sozialen Strömungen, auf bestehende Parteier oder Privat-Interessen, und auch auf die Missstimmung eines Theiles der Bediensteten der k. k. Staatsbahnen sich zurückführen, deren Ursache darin liegt, dass die bestehenden Privatbahnen, den Bediensteten günstigere Dienstesverhältnisse bieten, und zwar hauptsächlich in materieller Richtung. Doch spricht dies Alles von selbst bloß für die Verstaatlichung sämtlicher Bahnen.

Wiewohl durch ein aussergewöhnlich zahlreiches Avancement im Jänner 1890³⁾,

3) Mit Anfang des Jahres 1890, hat die Gesammlänge der k. k. österr. Staatsbahnen

die erwähnte Missstimmung zum Theile beseitigt wurde, was von der beim Herrn k.k. Handelsminister erschienenen Deputation der Bediensteten der k.k. österr. Staatsbahnen, zum Ausdrucke gebracht wurde, so muss dennoch hervorgehoben werden, dass auf diese Missstimmung auch jene Ursachen nicht ohne Einfluss geblieben sein dürften, welche die, in der letzten Zeit in Europa allgemein stattgefundenen Arbeiter-Bewegungen herbeigeführt haben, wie diess in den, anlässlich der Feier des 1^{ten} Mai 1890 erhobenen diversen Anforderungen, und stattgefundenen Arbeiter-Striken, zum

saamt dem im Staatsbetriebe stehenden Privatbahnen (ohne der im Baue befindlichen Linien) 6.796.438 Km. betragen, und entfällt hiervon auf Galizien mit Bukowina 1.897.287 Km.

Die mit Anfang 1890 normirte Zahl des bei allen obigen Bahnen (inclusive der k.k. General-Direction in Wien) verwendeten Personals, beträgt 3.717 Beamte, 3.099 Unterbeamte, 6.939 Dienersonale und 5.573 Bahnwächter, also zusammen 19.328 Bedienstete, wovon auf Galizien mit Bukowina: 819 Beamte, 508 Unterbeamte, 1.722 Dienersonale und 1.031 Bahnwächter, daher zusammen 4.080 Bedienstete entfallen.

Im Jänner 1890 wurden im Allgemeinen befördert, vorgerückt und neu ernannt: 980 Beamte, 423 Unterbeamte, 1.150 Dienersonale und 770 Bahnwächter, also zusammen: 3.393 Bedienstete, wovon in Galizien mit Bukowina: 189 Beamte, 55 Unterbeamte, 172 Dienersonale und 115 Bahnwächter, daher zusammen 531 Bedienstete,

Aussprüche gebrauchte

In England erreichten diese Bewegungen bei dem Bahnpersonale mitunter einen solchen Umfang, dass sogar Verkehrseinstellungen auf mehreren Bahnrouuten erfolgen mussten, und wenn auch ähnliche Bewegungen auf dem Continente das gleiche Resultat zwar nicht herbeigeführt haben, so könnten dennoch, falls denselben für die Zukunft in einer entschiedenen Weise rechtzeitig Einhalt nicht gethan wird, die unberechenbarsten Folgen daraus erwachsen.

Die analogen bei den Bahnen in Österreich-Ungarn (wiewohl bis jetzt zumeist blos bei den Bahnarbeitern und Professionisten, und liess auch im geringen Umfange), stattgefundenen Bewegungen, — welche vorläufig auch überall in einer friedlichen Weise beseitigt wurden, — haben bei vielen ausserhalb der Bahnverwaltung stehenden Kreisen, die Befürchtung hervorgerufen, dass im Allgemeinen die Bahnen bei wichtigen Umständen, welche etwa im Falle eines Krieges stattfinden würden, in sicheren Händen sich nicht befinden dürften.

Nachdem bekannter Weise, die Sicherheit des Verkehrs der Lüge, von der richtigen Functionirung des unteren executiven Bahnpersonales am meisten abhängt, so kann

9.
diese Befürchtung als gegenstandslos nicht
berechnet werden, und wäre diess in er-
ster Linie bezüglich Galiziens und der
Bukowina hervorzuheben, indem mit
Rücksicht auf deren geographische Lage,
zufolge der vorgebrachten Aspirationen
Russlands, ein möglicher Angriff auf
diese Kronländer, nicht ausser Acht ge-
lassen werden darf.

Diese besprochenen sozialen und poli-
tischen Zustände erheischen demnach, dass
der Bahndienst im Allgemeinen, und vor
Allem in den erwähnten, Russland angren-
zenden Kronländern, derart organisiert
werde, dass die in ganz Europa bestehenden
sozialen Strömungen, auf das bezüglich
Bahndienstpersonale keinen Einfluss ausüben
können. Diess kann in einer entschiedenen
Weise damit geschehen, dass das Beaufen-
Unterbeaufen- und Diener- Personale der
k.k. Staatsbahnen, und der noch zu verstaatli-
chenden Privatbahnen, dem Reserve- Stande
der k. u. k. Armee, angehören wird.

Zwecks Herbeischaffung und Ausbildung
eines solchen Beaufen- Personales, wäre an-
folge der allgemeinen Wehrpflicht, der, die
technischen Hochschulen absolvirenden Ju-
gend zu gewähren, nach der ersten Staats-
prüfung den Einjährig- Freiwilligen Dienst,
in den k. u. k. Eisenbahn- Bataillonen durchzumachen.

Dass für die Fortsetzung der technischen Studien, eine solche Verfügung ausserordentliche Vortheile bieten würde, braucht nicht näher erörtert werden.

Als weiterer Vortheil für jene dieser Einjährig-Freiwilligen, welche die betreffende Fach-Offiziers-Prüfung bestehen würden, wäre damit festzustellen, dass sogleich nach vollständiger Absolvierung der technischen Hochschule, d. i. nach der zweiten Staatsprüfung, dieselben berechtigt sein sollen, den executiven Dienst bei den k. k. Staatsbahnen, definitiv auszuüben.

In Betreff der weiteren Beförderung dieser beim Bahndienste angestellten Reserve-Fach-Officiere wäre jedoch zu bemerken, dass nach den derzeit bestehenden Normen, ein vollständig, also mit zwei Staatsprüfungen absolvierte Techniker, nach Eintritt in den, ohne Bezüge circa ein Jahr, und sodann mit $\text{fl. } 50$ Monatsgehalt zwei bis drei weitere Jahre dauern, den Probendienst bei den k. k. Staatsbahnen, beiläufig 30 Jahre braucht, um als Ingenieur-Assistent in der IX^{ten} Dienstklasse, den Jahresgehalt von $\text{fl. } 1.200$ mit $\text{fl. } 400$ Quartiergeld (für Wien, sonst mit einem bestimmten Prozentsatz desselben, oder Naturalquartier) zu erreichen, - wogegen der activen Dienst bei der k. u. k. Armee, ein R. u. R.

Lieutenant mit dem Jahresgehalte von fl 600, nebst Quartiergeld sammt Möbeln, zins, Dienerequivalent und Subsistenzzulage zusammen jährlich fl 640 (für Wien, sonst Quartiergeld nach einer bestimmten Classe), also mit den Gesamtbezügen von fl 1.240 beginnt, und in der halben Zeit, dem bei-
 ständig nach 15 Jahren, zum K.u.K. Haupt-
 manne 1^{ter} Classe, mit dem Jahresgehalte von fl 1.200 und Quartiergeld etc. fl 836 (wie vor, jedoch ohne Subsistenzzulage) avan-
 zirt wird.

Indem die allgemeine Wehrpflicht, mit Rücksicht auf den Landsturm, vom 21^{ten} bis zum 42^{ten} Lebensjahre dauert, so ist diese Lebenszeit, als die günstigste für die Ausübung des executiven Bahndien-
 stes zu bezeichnen.

Die Verwendung bei diesem Dienste, erfordert nämlich zumeist, die Dienstes-
 Leistung bei Tag und bei Nacht, mit einer kurzen, oder oft unterbrochenen Ruhezeit, und auch bei den ungünstigsten Verhältnissen. Ungeachtet der außerordentli-
 chen, rein militärischen Gefahr, welcher die Bahnbediensteten im Kriegsfall aus-
 setzt sein können, kann der executive Bahndienst, schon bei Berücksichtigung der
 erwähnten normalen Zustände, gewissermas-
 sen mit dem Kriegsdienste verglichen werden.

Der besten Beweis hierfür liefert der Umstand, dass namentlich nach den derzeitigen Normen, die Versetzung in den bleibenden Ruhestand mit dem vollen Gehalte, nach der 35-jährigen Dienstzeit stattfinden kann, zufolge der erwähnten Dienstverhältnisse, das zur vollen Pensionierung notwendige Alter, vom ehemaligen Bahnpersonale bloss in äusserst seltenen Fällen erreicht wird.

Bei den Locomotivführern stellt sich dieses Verhältniss am ungünstigsten, denn dieselben erreichen niemals die volle Dienstzeit.

Mit Rücksicht auf die vorgebrachten Umstände wäre demnach wünschenswert, dass sowohl die derzeit normirte Dienstzeit von 35 Jahren abgekürzt werde, als auch ein rascheres Avancement etwa nach den bei den K. u. K. bestehenden Normen erfolge, was eine allgemeine Verbesserung der materiellen Lage der Bahnbeamten herbeiführen würde.

Die besprochene, der studirenden Jugend zugestandene Berechtigung zur Erlangung definitiver Anstellungen, und diess unter günstigeren Verhältnissen als die derzeit bestehenden, wäre als eine äusserst wichtige Vorkehrung zu bezeichnen, denn ausser dem hiermit geschaffenen Vortheile, dass die Zahl der fachmässig gebildeten Bahn-

beauten, wesentlich sich vermehren, denn, nach das allgemeine Intelligenz-Niveau dieses Personales sich heben würde, würde eine solche Verfügung ohne Zweifel mit sich bringen, dass der bestehende übermäßige Universitätsbesuch sich verringern, und die technischen Hochschulen, mehr besucht sein würden, was jedenfalls sowohl für die national-ökonomischen Interessen, als auch in sozialer Hinsicht, von Vortheil wäre.⁴⁾

Wie bereits erwähnt wurde, wäre das Unterbeamten- und das Dienpersonal, also die Bahnmeister, Magazinsaufseher, Conducteur, Bahnwächter u. dgl. andere Stellen, mit den Reserve-Chargen dieser k. u. k. Eisenbahn-Batalione zu besetzen. Diese, nach dem activen Dienste in den erwähnten Batalionen, anlässlich des Ueberganges in den Reserve-Stand, beim exitiven Eisenbahndienste definitiv anzustellen. Solche Chargen, müssten jedoch einen gewissen Grad der allgemeinen Vorbildung besitzen.

4) Die gesammten Universitäten in Oesterreich, haben z. B. im Wintersemester des Jahres 1886/7 zusammen 14.698, und die gesammten technischen Hochschulen 1.833 Studierende gehabt. Hieron entfallen auf die Universitäten in Krakau, Lemberg und Czernowitz zusammen 2.559, und auf die technische Hochschule in Lemberg 184 Studierende. Die späteren Semester weisen bei häufig die gleiche Anzahl der Studierenden aus.

Schon bei der Einweisung der Rekruten in die k. u. k. Eisenbahn-Batalione, wäre somit darauf zu sehen, dass hiefür bloß solche Leute bestimmt werden, welche einige Mittelschul-Classen, oder zummindest eine Volksschule, absolviert haben, oder auch Professionisten sind. Angesichts der bestehenden allgemeinen Schulpflicht, dürfte eine solche Wahl keine besonderen Schwierigkeiten darbieten.

Sobald die Bahndienststellen im Allgemeinen in der obigen Weise besetzt sein werden, wird das ständige Bahnpersonale, dem Reserve-Stande der k. u. k. Eisenbahn-Batalione angehören, wodurch die beim executiven Bahndienste absolut nothwendigen: militärische Pflichterene und Disciplin, erreicht werden.

Dass mit Rücksicht auf die besprochenen Aspirationen Russlands, eine derartige Besetzung der Bahndienststellen, von der größten Wichtigkeit ist, kann als Beispiel der amerikanischen Secessionkrieg berufen werden, welcher den grossen, oft geradezu entscheidenden Einfluss einer derartigen militärischen Besetzung nachgewiesen hat.

In diesem Kriege wurden nämlich die sämtlichen Linien des nordamerikanischen Bahn-Netzes dem General Mac-

Pothum mit unumschränktem Gewalt
 unterstellt. Derselbe bildete für deren
 Verwaltung ein militärisch organisiertes
 Korps aus technisch geübten Civil-Inge-
 nieuren und Arbeitern, welches nach und
 nach, bis auf 25.000 Mann anwuchs.
 Diese Mannschaften wurden in Bauabthei-
 lungen mit Unterabtheilungen für Strecken-
 und Brücken-Bau, und in Betriebsab-
 theilungen getheilt. Den ersteren Abthei-
 lungen oblag der Bau neuer Linien, die
 Herstellung zerstörter Bahnstrecken, und
 die Zerstörung der Bahnen, — demnach
 besorgten diese Abtheilungen den Bau- und
 Bahnerhaltungs-Dienst; den letzteren die
 Beschaffung und richtige Ausmüthung des
 Betriebesmaterials, — was also dem Zugför-
 derungs-, Stations-, und dem sonstigen Ver-
 kehrs-Dienste entspricht. Unter Umständen
 wurden ausserdem für grössere Arbeiten,
 zahlreiche Civilarbeiter zugezogen.

Niewohl im Kriegsfalle den bestehenden
 drei k. u. k. Eisenbahn-Batalionen, die obigen
 Aufgaben zufallen würden, so unterliegt
 keinem Zweifel, dass bei einem derart aus-
 gedehnten Kriegsschauplatze, welcher bei
 einem Zusammenstosse mit Russland
 sich ergeben würde, der Stand dieser Ba-
 talione sehr bald als nicht ausreichend
 sich erweisen könnte. Anstatt nun, dass

während des Krieges diese K. u. K. Eisenbahn-Batalione im Bedarfsfalle mit nicht im executiven Bahndienste geschulden Leuten, zu dem jeweilig nothwendigen Stande vermehrt sein würden, würde diess zwar aus dem Reserve-Stande dieser Batalione, jedoch zugleich mit activen, also mit dem executiven Dienste vertrauten Bahnbediensteten, erfolgen.

Indem der derzeitige Stand der Bediensteten der K. u. K. Staatsbahnen über 19.000 Mann zählt, so könnte der für die Ergänzung der K. u. K. Eisenbahn-Batalione entstandene jeweilige Abgang dieser Bahnbediensteten, durch Civil-Ingenieure etc. provisorisch leicht ersetzt werden.

Dass anderseits die ständige Besetzung der Bahndienststellen mit dem zum Reserve-Stande der K. u. K. Eisenbahn-Batalione gehörenden Fach-Offizieren und sonstigen Chargen, zufolge der militärischen Pflicht, Treue und Disciplin solcher Bahnbediensteten, in ersten Momenten zur Verstärkung der K. u. K. Armee beitragen würde, kaum nicht beaufelt werden.

Für die Bahnbediensteten würde hierbei der wichtige Vortheil erwachsen, dass zur Zeit des Krieges, dieselben von der feindlichen Seite, als der K. u. K. Armee Angehörige,

behandelt werden müssten.

Indem jedoch die Durchführung der besprochenen Besetzung der Bahndienststellen, bloß successive erfolgen könnte, demnach ein Uebergangstadium von einer Reihe von Jahren erfordern würde, so wäre mit Rücksicht auf die vorgebrachten, im Russland zu Tage tretenden Bestrebungen, hiermit zugleich, u. z. wie bereits hervorgehoben wurde, vor Allen in Galizien und Bukowina, zu beginnen. Die in diesen beiden Kronländern befindlichen Bahnen, sind von den k. k. Staatsbahnen der übrigen Kronländer abgegrenzt, und bilden gewissermassen ein für sich geschlossenes Ganze, da dieselben nicht den k. k. Staatsbahnen in den anderen Kronländern, sondern entweder den ungarischen Bahnen, den verschiedenen Abzweigungen der k. k. priv. Kaiser = Ferdinand = Nordbahn, oder den ausländischen, in den angrenzenden Provinzen Russlands gelegenen Bahnen, sich anschliessen.

Bei der Besetzung der Bahndienststellen mit den besprochenen Reserve = Fach = Officieren und Chargen, werden jedoch die bei den k. k. österr. Staatsbahnen hinsichtlich der Ansprachen bestehenden Bestimmungen einen wichtigen Factor bilden. Der mündl.

J.S.

der Verkehr mit den Parteien, und die schriftliche Beantwortung der Eingaben, erfolgt nämlich in den faktischen Landessprachen, also z.B. in Böhmen und Mähren in deutscher oder böhmischer, in Galizien theils in polnischer, theils in polnischer oder ruthenischer, in Bukowina in ruthenischer oder rumänischer Sprache u. dgl. In deutscher Sprache eingelaufene Eingaben, werden jedoch überall deutsch beantwortet, welche Sprache auch als die allgemeine Amtssprache für den internen schriftlichen Dienstverkehr bestimmt wurde, was ja doch zufolge der Ausnützung der Bahnen für militärische Zwecke, als nothwendig von selbst sich ergibt.

Indem diese Sprachen = Bestimmungen sowohl mit Rücksicht auf den allgemeinen Zweck der Eisenbahnen in Friedenszeiten, und in Kriegszeiten speziell in Galizien und Bukowina sammt den angrenzenden Provinzen Russlands, zufolge der, im ganzen Umfange des zukünftigen Kriegsschauplatzes befindlichen Bevölkerung, von einer wesentlichen Bedeutung sind, so wäre das während eines längeren Uebergangsstadiums successive einzuführende, dem Reserve = Stande der K. u. K. Eisenbahn = Trupps angehörnde executive Bahnpersonal derart zu wählen, dass in jedem Kronlande, blos Landeskinder

verwendet werden, welche somit der Lau-
dessprachen Kundig sein würden.

Mit Hinblick auf die im Antrag ge-
brachte Verbesserung der materiellen
Lage jener Bahnbediensteten, welche
als die besprochenen Reserve = Fach = Of-
fiziere den Bahndienst antreten sollten,
ist zu hoffen, dass der Andrang der Einjäh-
rig = Freiwilligen zu den K. u. K. Eisenbahn-
Batalionen derart sich erhöhen wird, dass
die für den exekutiven Bahndienst noth-
wendige Zahl solcher, der Landessprachen
kundigen Reserve = Fach = Offiziere, binnen
kurzer Zeit, sich finden würde.

In Galizien mit Bukowina, beträgt der
derzeitige Stand der Bediensteten bei den
K. K. Staatsbahnen, sammt den im Staatsbe-
trieb stehenden Privatbahnen, über 4.000
Mann, und wird nach Durchführung der
bevorstehenden Verstaatlichung der galiz.
Carl = Ludwig = Bahn, dieser Stand bei-
nahe sich verdoppeln.

Nachdem die mit diesen Zeilen bespro-
chene Verwendung beim Bahndienste der
zum Reserve = Stande der K. u. K. Eisenbahn-
Batalione gehörenden Fach = Offiziere und Char-
gen, anscheinend manche Partei =, Privat-,
und besonders Personal = Interessen tangiren
würde, so wird Folgendes beigelegt.

Die Art und Weise, in welcher eine Bahn

Insichtlich der commerciellen = und der
 Tarif = Angelegenheiten verwaltet wird,
 hat bekanntlich auf die Entwicklung
 der lokalen Industrie =, Ackerbau =, u. dgl.
 Angelegenheiten, einen entschiedenen Ein-
 fluss. Sobald nun bei den, - wir wollen
 hier speziell von Galizien und Bukovina
 sprechen, - in diesen beiden Kronländern
 befindlichen Bahnen, die Besetzung
 der executiven Dienststellen mit den
 zur Reserve der k. u. k. Eisenbahn = Bata-
 lionen gehörenden Fach = Officiereu und
 Chargen erfolgen wird, so könnten
 Stimmen sich erheben, dass bloß die
 militärischen Interessen im Auge behalten,
 und die für die Förderung der sonstigen
 erwähnten Angelegenheiten nothwendigen
 Vorkehrungen, vernachlässigt sein würden.

Eine derartige Befürchtung wäre jedoch
 gegenstandslos, weil ja doch die prinzipiellen
 Entscheidungen in den commerciellen = und
 den Tarif = Angelegenheiten, in Betreff der
 Art und der Zahl der in Verkehr zu set-
 zenden Lüge, so wie im Allgemeinen über
 alle jene Anordnungen, welche in natio-
 nal = ökonomischen, industriellen, oder han-
 dels = Richtung, für den Bahnbetrieb
 massgebend sind, wenn hiermit die
 Förderung der betreffenden Interessen
 bewerkst wird, nicht Sache des executiven

Bahnpersonales, sind, sondern der mit der obersten Leitung der Bahnverwaltung betrauten Stellen, also einer General- oder Betriebs-Direction. Die bezüglichen Bestimmungen erfolgen auf Grund statistischer Daten, welche während einer längeren Zeitperiode bei einer solchen Direction gesammelt werden, ferner mit Rücksicht auf locale Zustände jener Gegenden welche die Bahn durchschneidet, wie etwa Inbetriebsetzung von Fabriks- oder sonstigen industriellen Anlagen, mit Bezug auf bedeutende Bergbau-, Forst- und Ackerbau-Produkte, u. dgl. Unbeschadet somit der Einführung des besprochenen Armee-Reserve-Standes in den eventuellen Bahndienst, würden ja doch diese Grundsätze, als die ausschliesslich massgebenden, von jeder Leitung stets befolgt werden.

Die Förderung der gesammten Interessen in Galizien und Bukowina, Zwecks Hebung des allgemeinen Wohlslandes, liegt sogar im Interesse des Heeres selbst, weil ja doch die Verproviantirung einer mobilisirten Armee, in demselben Verhältnisse um so leichter wird erfolgen können, als dieser Wohlstand sich gehoben haben wird.

Indem die successive, beauftragte Besetzung der Bahndienststellen mit der Zeit mit sich bringen müßte, dass die gesammten

Bediensteten der k.k. Staatsbahnen, dem Reserve = Stand der k.u.k. Eisenbahn = Bataillone angehören werden, so wäre bezüglich des derzeit bei diesen Bahnen im Allgemeinen angestellten Personales, zu bemerken, dass während des erwähnten längeren Uebergangsstadiums, ein bedeutender natürlicher Abfall, n. z. namentlich bei den älteren Bediensteten von selbst erfolgen würde. Die weitere Verwendung der sonstigen Bediensteten könnte ausserdem durch spezielle Bestimmungen geordnet werden, und wird nebstbei bemerkt, dass ein Theil der derzeitigen Bediensteten, welche zufolge der bestehenden Gesetze, militärpflichtig sind, in den Reserve = Stand der k.u.k. Armee bereits eingereiht wurde. Auf obige Weise würden alle etwa berührten Personal = Interessen, eine von selbst sich ergebende Lösung finden.

Zum Schlusse wird bemerkt, dass mit diesen Seiten blos beabsichtigt wird, den allgemeinen, principiellen Umriss für eine derartige definitive Besetzung der excusiven Bahndienststellen mit dem zum Reserve = Stande der k.u.k. Eisenbahn = Bataillone gehörenden Fach = Offizieren und Chargen, zu skizziren, dass hiernit die von den Bahnen beanspruchten Vortheile für

die Heeresverwaltung unter allen Umständen, gewahrt bleiben, und insbesondere im Kriegs-,
 Falle die für den strategischen Aufmarsch
 der k. u. k. Armee notwendige Leistung der
 Bahnen im Allgemeinen, und zufolge der ge-
 ographischen Lage speciell in Galizien und
 Bukowina, zuversichtlich erreicht werde.

Alle Partei- und sonstigen, aus Anlass
 einer solchen Besetzung der Bahndienst-
 stellen möglicher Weise sogar faktisch
 berührten Interessen, müssen als nebensäch-
 lich bezeichnet werden, und wäre, Zweck
 Nachweisung deren Gegenstandslosigkeit, als das
 ungünstigste, — von der russischen Publi-
 cität als erwünscht oft besprochene Re-
 sultat eines möglichen russisch-mittel-
 europäischen Krieges zu erwähnen, — dass
 nämlich ein Theil Galiciens zur russi-
 schen Provinz werde.

In einem solchen Falle, würde das Loos
 dieses Landstriches binnen Kurzer Zeit,
 jenem der anderen Provinzen dieses
 Nachbarstaates gleich gestellt werden. Inwie-
 weit jedoch ein solches Loos, für den er-
 wählten Theil, dieses unter dem Scepter
 des grossherzigen Monarchen, Kaiser Franz
 Josef, regierten Kronlandes, — faktisch zu er-
 wünschen wäre, erörtern zur Genüge die
 Zustände in jenen angrenzenden Provinzen
 Russlands, welche früher das polnische

Reich gebildet haben.

In diesen letztgenannten Provinzen verzeichnet sich mit jedem Tage mehr, der hauptsächlich seit dem Jahre 1863 mit einer eifernen Konsequenz geführte Kampf der asiatisch-japanischen Mission, mit der westeuropäischen Civilisation.

In der neuesten Zeit, geschieht das, selbe in den baltischen Provinzen, hinsichtlich der dort befindlichen Bevölkerung deutscher Abstammung.

Kann somit auf die vorbesprochenen besonderen Bestrebungen dieses aufstrebenden Exarenreiches bedacht wird, so kann nicht bezweifelt werden, dass, sobald die mit der obigen Mission angestrebten Ziele, der Aussicht der in Russland massgebenden Kreise nach, sowohl in Asien, als auch in den genannten europäischen Provinzen, — oder sogar blos im letzteren Theile dieses Staates, den Culminationspunkt erreicht haben werden, die Reihe an Mitteleuropa kommen muss.

Krakau im Mai 1890

Original-Abschrift a)

An Seine Excellenz

Miois Freiherrn von Credik.

I. k. u. k. Apostolischen Majestät Geheimrath
in Wien.

Excellenz!

Es werden bald 6 Jahre vorüber sein, als Euerer Excellenz, aus Anlass des Beginnes der Wirksamkeit der k. k. Generaldirektion der österr. Staatsbahnen, mit den bekannten warmen Worten vom 1^{ten} August 1884, das gesammte unterstehende Bahnpersonale begrüsst haben.

Die mit diesen Worten zum Ausdrucke gebrachten patriotischen Gefühle, enthalten auch die Weisung, dass „wir uns Alle gegenwärtig zu halten haben, dass wir nicht die allgemeine, sondern nur die Verkehrs-Politik, diese aber voll und gut zu betreiben haben,“ – und dass wir auch bestrebt sein müssen, darauf zu sehen – „dass insbesondere für die Heeresverwaltung alle jene Vortheile gewahrt bleiben, welche durch die Vereinigung einer Anzahl von Bahnen unter einer einzigen General-Direktion, in Aussicht genommen worden sind.“

Obwohl diese Weisungen, von dem der Krakauer k. k. Betriebs-Direktion in West-Galizien unterstehenden exekutiven Bahnpersonale im grossen Ganzen ohne Zweifel befolgt wurden, so hat dennoch der Wadowicer Process nachgewiesen, dass bei manchen dieser Bahnbediensteten, u. zw. sowohl Beamten als Diener, – der richtige Begriff einer pflichttreuen Dienstesausübung nicht besteht.

Andererseits haben auch die, anlässlich der geplanten Feier des 1^{ten} Mai 1890 stattgefundenen, wiewohl unbedeutenden Bewegungen der Werkstätten- und sonstigen Bahn-Arbeiter, den weiteren Beweis geliefert, dass die sozialen Strömungen im allgemeinen auch bei den Bahnen, wenigstens bis jetzt noch im Keime, bestehen.

Indem ich stets bestrebt bin, den von Euerer Excellenz und

Allen auferlegten Pflichten, nach meinem besten Wissen und Gewissen zu entsprechen, so geruhe Euer Excellenz nicht für Uebel nehmen, dass ich auch über die Mittel nachgedacht habe, welche den allgemein bestehenden, erwähnten Uebelsünden bei den Bahnen, abzuhelfen vermögen würden.

Ich gelangte nun hierbei zu dem Resultate, dass durch die Besetzung der Bahndienststellen in der Weise, wie ich diess in dem im Anbuge mitfolgenden Hefte dargestellt habe, zufolge der daraus sich ergebenden militärischen Pflichttreue und Disciplin der Bahnbediensteten, bei gleichzeitiger Besserung deren materiellen Lage, wohl thunlich sein würde, vorzubeugen, dass die bei den Bahnen noch im Keime bestehende sociale Frage, zur vollen Frucht sich nicht entwickeln kann, demnach auch die, für die Heeresverwaltung von den Bahnen erwarteten Vortheile, nicht gefährdet werden.

Durch Aufzählen meiner Gedanken glaube ich jener Pflichttreue zu entsprechen, welche mich als einen, dem Trohne Seiner K. u. K. Apostolischen Majestät des Grossherzigen Kaisers Franz Josef, anhängenden Unterthan, besetzt.

Diess waren die leitenden Gedanken meiner Arbeit, welche ich auflegen wollte, — was jedoch blos mit Genehmigung Eurer Excellenz geschehen kann.

Demgemäss erlaube mir Euer Excellenz um die besondere Ehre zu bitten, dieses Heft durchzublättern, und sodann geneigt mich verständigen lassen zu wollen, ob die angeseuchte Genehmigung erfolgt ist, oder nicht stattfinden kann.

Prag am 20^{ten} Mai 1890

Wladimir Ritter von Witowski
Ober-Ingenieur der K. K. Betriebs-Direktion Prag

Original: Abschrift b)

27.

K. General-Direktion
der österr. Staatsbahnen
Nr. 204/Präs.

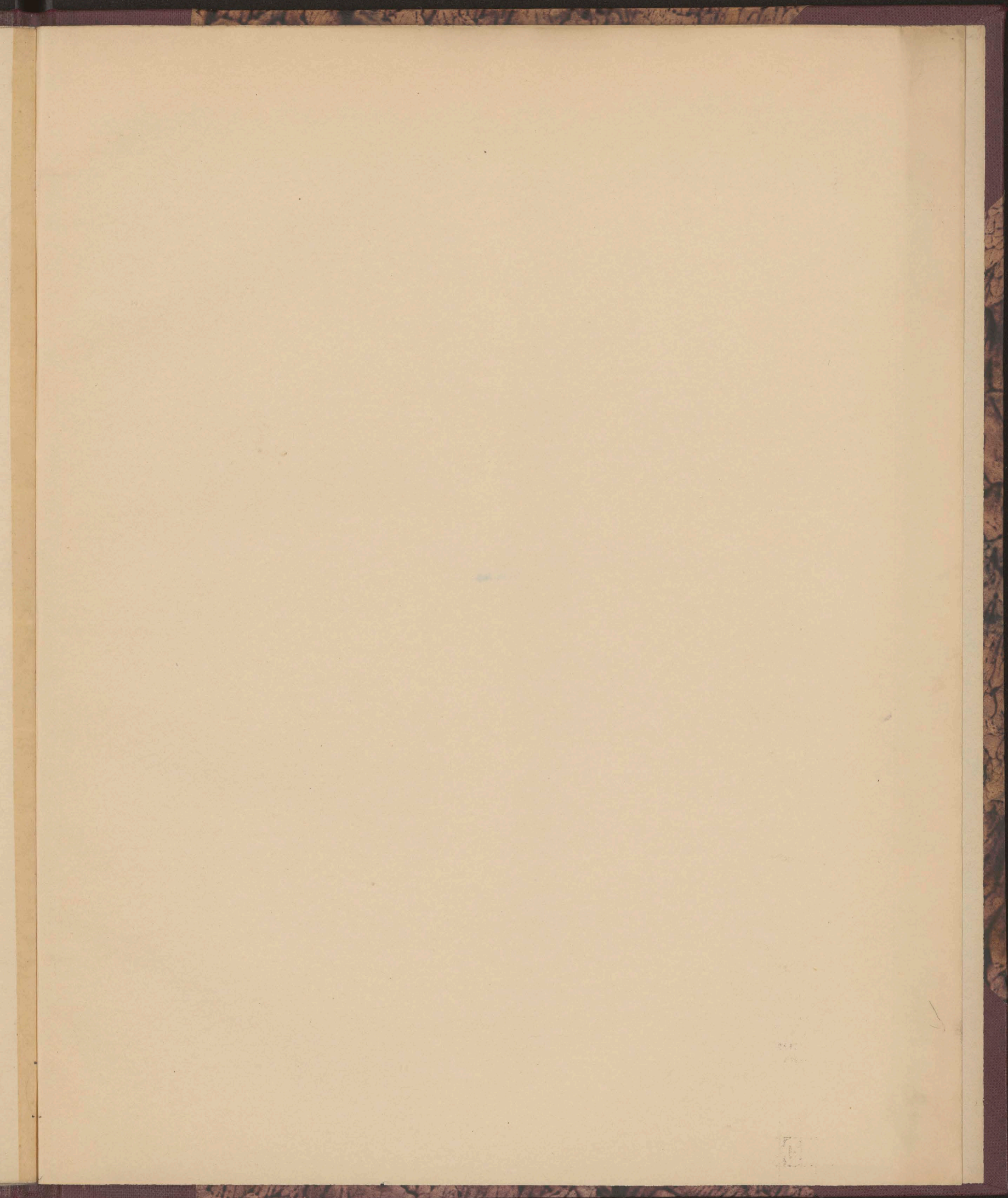
Herrn Wladimir Ritter von Wislowski
Oberingenieur in Krakau.

Mit Bezug auf Ihre Eingabe v. 20 Mai d. J., stelle ich Ihnen anbei das zur Einsichtnahme vorgelegte, von Ihnen verfasste Essay: „Ein Wort über den exekutiven Eisenbahndienst, mit besonderer Rücksicht auf dessen militärische Zwecke in Galizien und der Bukowina“ dankend mit dem Bemerkten zurück, dass ich den Inhalt desselben mit Interesse zur Kenntnis genommen habe, dessen Publikation aber bei dem Umstande, dass derselbe mehrfach politische Erörterungen enthält, mit Rücksicht auf Ihre Stellung als Beauftragter des Staatseisenbahndienstes nicht für opportun erachte, und daher meine Zustimmung zur Publikation nicht ertheilen kann.

Wien am 4 Juni 1890

Der Präsident
Credik mps.

Bibi, Jag.



Bibl. Jag.

